Cena 20 zł.



Morski Przegląd Gospodarczy



Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni | Bulletin de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

Nr 1 | Gdynia, dnia 1 czerwca 1946 r. | Rok 1



INŻ. WITOLD UMIASTOWSKI

Stocznie Polskie na tle zagadnień gospodarczych kraju

Stoczniom polskim postawiono obecnie zadanie pozornie niemożliwe do wykonania. Stocznie nasze ze stanu zniszczeń mają przejść bezpośrednio do produkcji podlegającej klasyfikacji międzynarodowej. Przejście to niestety musi być dokonane bez odpowiednich doświadczeń, bez dostatecznego wyposażenia w kapitały zakładowe i obrotowe, bez możności zaznajomienia się z postępem technicznym, dokonanym w dziedzinie budownictwa okrętowego w czasie ubiegłej wojny, bez pełnego zespołu sił fachowych, bez możliwości zastosowania nowoczesnych metod produkcji i pracy, przynajmniej w okresie początkowym.

Trudności te jednak nie powinny nas przerażać i zniechęcać, — układ stosunków wymaga, byśmy podjęli produkcję okrętową natychmiast.

Obecnie znajdujemy się w okresie konjunktury. Stocznie zagraniczne mają portfel zamówień, zdolny pokryć pięcioletni program produkcji. W obecnych warunkach odczuwa się niedobór potencjału produkcyjnego. Nawet stocznie początkujące, jakimi są stocznie polskie, mają możliwość uzyskania zleceń na nowe okręty.

Równocześnie nie należy zapominać, że po przedostatniej wojnie światowej stocznie miały również pokrytą swą zdolność produkcyjną na okres pięcioletni, jednak już po upływie dwóch lat zaczął się okres depresji, anulowania zamówień i bezrobocia na stoczniach. Nie można twierdzić, że sytuacja ta powtórzy się obecnie, jednak dużo zależy od polityki Stanów Zjednoczonych w odniesieniu do posiadanego nadmiaru floty handlowej, rozbudowanej w czasie wojny w proporcji do potrzeb wojennych.

Cień 4500 statków amerykańskich stanowi groźbę dla armatorów europejskich i może być zapowiedzią załamania się zapotrzebowania na statki w stoczniach europejskich. Sytuacja jest tym poważniejsza, że Stany Zjednoczone przyjęły jako zasadę subsydiowanie własnej żeglugi. W tym układzie nie należy przeceniać faktu, że stocznie europejskie mają zapewnioną produkcję na lat 5. Zamówienia na tak długi okres mogą w praktyce okazać się warte nie więcej niż papier, na którym zostały napisane. Z drugiej strony zadaniem i obowiązkiem stoczni polskich jest wyzyskanie okresu kojunktury w celu stworzenia faktu dokonanego zaistnienia przemysłu okrętowego w portach polskich, gdyż w okresie depresji powstawanie nowych warsztatów w dziedzinie nawiedzionej bezrobociem jest objawem marnotrawstwa środków i trudno liczyć, by zakłady te mogły znaleźć zatrudnienie. Pamiętajmy, że obecnie cena statków nowych jest dwukrotnie wyższa niż przed wojną, co również sprzyja zapoczątkowaniu pracy w warsztatach nowych, które siłą rzeczy muszą produkować drożej niż warsztaty stare częściowo zamortyzowane, a co najważniejsze, posiadające zorganizowaną produkcję tak pod względem technicznym jak i handlowym.

W powojenych warunkach, gdy posiadamy ok. 500 km wybrzeża z trzema dużymi portami, sięgającymi swym zapleczem daleko poza nasze własne terytoria, gdy równocześnie flota niemiecka nie może być dopuszczona do odegrania tej roli, jaką odgrywała przed wojną, t. zn. jednego z głównych czynników transportu morskiego dla całej Europy środkowej, zadania i obowiązki nasze są wyraźne. Otrzymaliśmy nowe możliwości pracy w celu podniesienia naszego dobrobytu i nie wolno ich zmarnować; musimy

eksploatować nasze Wybrzeże i morze.

Według obliczeń ekspertów, aby przewieźć 20% eksportu Polski i 60% importu, idących morzem, musimy posiadać flotę handlową tylko dla przewozu towarów, bez żeglugi pasażerskiej, o łącznej zdolności przewozowej około 355.000 t. dw. (250.000 BRT). Przyjmując jako przeciętny typ statku, odpowiadającego naszym potrzebom około 2500 t. dw., wyniesie to około 140 statków.

Jeżeli polskie plany rozwojowo-gospodarcze zostaną wypełnione w 100%, to ta ilość statków okaże się niewystarczająca dla wypełnienia stosunkowo skromnych zadań w stosunku do obsługi własnej wymiany międzynarodowej. Powyższe cyfry były opracowane na podstawie wielkości obrotu towarowego międzynarodowego Polski, danych przedwojennych. Projekt programu morskiego, opracowany pod przewodnictwem wiceministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego ob. Petrusewicza określa potrzeby polskiej żeglugi na 537.000 to. dw.

Siłą rzeczy flota ta musi bazować się na portach polskich, które znów muszą zapewnić jej, oprócz odpowiedniej zdolności przeładunkowej towarów, również bazę obsługi technicznej, którą mogą być tylko własne stocznie.

Nie należy przeoczyć faktu, że na dłuższą metę, po odpowiednim zainwestowaniu i wytworzeniu właściwych metod produkcyjnych oraz odpowiednim okrzepnięciu organizacyjnym, stocznie polskie posiadają warunki konkurowania jako partner równorzędny ze stoczniami zagranicznymi.

Pamiętajmy, że żegluga jest przemysłem eksportowym i pod tym kątem musi być rozpatrywana. Jest to eksport niewidoczny, nie mniej mający wyraźny wpływ na bilans płatniczy państw morskich (Anglia, Norwegia itd.). Polska, będąca dzisiaj siłą faktu państwem morskim, musi oswoić się z tym sposobem myślenia i odpowiednie konsekwencje wyciągnąć w formie planowego zagospodarowania Wybrzeża.

Ponieważ kapitał zainwestowany w statkach amortyzuje się w walucie zagranicznej, a więc i inwestycje w Stoczniach będą amortyzowane, drogą pośrednią, również w walucie zagranicznej. Kalkulacja w danym wypadku jest prosta; jeżeli nasze przedsiębiorstwa żeglugowe zakupią statek na stoczni zagranicznej, wówczas wpływ netto walut obcych do Polski będzie się równał wpływowi brutto z eksploatacji statku mniej koszt zakupu statku. W wypadku zbudowania statku na stoczni polskiej, wpływy brutto z eksploatacji statku będą wpływem netto do Skarbu Państwa.

Zrozumiałe, że takie rozumowanie jest dużym uproszczeniem całej kalkulacji, ale jasno charakteryzuje istotę sprawy budowy statków na stoczniach własnych.

Mamy trzy zasadnicze elementy życia gospodarczego Wybrzeża:

1. żegluga,
2. porty,
3. stocznie.

Te trzy elementy, wiążące się z sobą w formie stałej współpracy, reprezentujące wspólnie życie Polski na morzu, winny mieć na Wybrzeżu pierwszeństwo co do warunków bytu i rozwoju. Instytucje te również winny być podstawą bytu dla całego szeregu przedsiębiorstw pomocniczych, które z tych lub innych względów powinny znajdować się na miejscu. Stąd wypływa logiczny związek i konieczność współpracy na podstawie uzgodnionych programów produkcji między stoczniami, a przemysłem drobnym Wybrzeża, a przede wszystkim przemysłem metalowym.

Winniśmy dążyć do tego, by stocznie nasze mogły się specjalizować możliwie w wąskim zakresie budownictwa okrętowego, lecz by to było możliwe, musimy posiadać dobrze rozwinięty przemysł pomocniczy, zdolny do wykonania całych zespołów, gotowych do zmontowania na statek. Biorąc pod uwagę brak przemysłu pomocniczego, należy przypuszczać, że Stocznie będą zmuszone podjąć produkcję różnych artykułów, wbrew swym zamierzeniom i nawet możliwościom, lub też uciekać się do zakupu niezbędnych mechanizmów zagranicą.

Otóż konieczne jest podjęcie kroków w celu nadania odpowiedniego kierunku rozwoju poszczególnym przedsiębiorstwom przemysłowym kraju. Zjawia się potrzeba uruchomienia na Wybrzeżu produkcji wind okrętowych, braszpli, pomp, wyciągów do popiołu, maszyn sterowych, armatury kotłowej i maszynowej, takelunku lin, łańcuchów itd.

Zakłady podejmujące produkcję tych artykułów na Wybrzeżu, znajdą odbiorców, którzy będą odbiorcami, czy to dla celu budowy nowych okrętów, czy też remontów. Z drugiej strony stocznie mogą dać tym przedsiębiorstwom tak potrzebną pomoc techniczną w formie dorad co do wyboru typów do produkcji, jak i pomoc w wyszukaniu wzorów do naśladowania itp.

Zakłady przemysłu metalowego na Wybrzeżu mają swoje uzasadnienie co do lokalizacji terenowej jedynie ze względu na bliskość rynku zbytu, gdyż poza tym trudno znaleźć inne uzasadnienie. Wybrzeże nasze nie posiada ani źródeł surowcowych, ani źródeł energetycznych, któreby tereny te faworyzowały w porównaniu z innymi terenami Polski. Uwzględniając ten stan rzeczy, musimy stwierdzić, że kalkulując na dłuższą metę, istnienie przemysłu na Wybrzeżu może być uzasadnione jedynie potrzebami portów i żeglugi, a w tym ostatnim wypadku, ściślej mówiąc — stoczni.

Im prędzej zostanie zorganizowana współpraca stoczni z przemysłem przetwórczym kraju i Wybrzeża, tym prędzej Polska będzie rozporządzała dobrze zorganizowanym aparatem produkcyjnym, na podstawie którego będziemy mogli oprzeć naszą politykę morską, bez konieczności korzystania z współpracy przemysłów obcych w naszej polityce ekspansji morskiej. Współpraca z obcym przemy-

słem w tej formie nie może zabezpieczyć nas przed wpływem elementów obcych na naszą politykę morską.

Duże koncerny przemysłowe, o produkcji bardzo zróżniczkowanej, są raczej formami przemysłowymi przeszłości. W okresach, gdy produkcja opierała się na typie obrabiarki uniwersalnej, takie formy miały swe uzasadnienie ze względu na zapewnienie stałości zatrudnienia przy zmiennej konjunkturze na różne wyroby. W warunkach nowoczesnej techniki produkcyjnej, którą midzy innymi charakteryzuje duży udział maszyn specjalnych, pomyślanych dla ściśle określonej produkcji, formy dużych koncernów nie są odpowiednie; musimy raczej dążyć do tego, by wytwórnia gotowego produktu miała charakter montowni. Takie ujęcie zapewnia lepsze wykorzystanie warsztatów produkcyjnych i znacznie obniża koszta. Obok tych momentów należy pamiętać, że w ramach wąskiej specjalizacji, szkolenie personelu może się odbywać w tempie szybszym, co ma duże znaczenie w obecnych warunkach naszego kraju.

Biorąc pod uwagę pobieżny przegląd problemów, które muszą być przemyślane i rozwiązane szybko w najbardziej istotnym interesie o znaczeniu ogólno-polskim, wysuwa się potrzeba centralnego ujęcia spraw przemysłowych Wybrzeża i skierowania poszczególnych nieskoordynowanych tendencji w kierunku wspólnego wysiłku dla osiągnięcia konkretnego celu, — zorganizowania podstaw do ekspansji Polski na morzu.

W poprzednich rozważaniach nie wspominałem nic o rybołówstwie morskim, ale te potrzeby poniekąd mieszczą się w ramach potrzeb żeglugi, stoczni i portów, jeżeli statki rybackie potraktujemy na równi z innymi jednostkami pływającymi.

Program prac do wykonania w ciągu najbliższych paru lat na Wybrzeżu jest ogromny i wymaga zrozumienia i współpracy również i czynników administracji państwowej i lokalnej. Już obecnie przyrost ludności na Wybrzeżu znacznie przekracza tempo odbudowy domów mieszkalnych, a pomimo tego, jak dotąd nie posiadamy jasno wytkniętej polityki mieszkaniowej, któraby uwzględniała potrzeby najbardziej zasadnicze dla rozwoju Wybrzeża. W nawale problemów do rozwiązania, wynikających ze stanu zniszczeń wojennych z jednej strony, a z drugiej strony potrzeb ludności wymagających natychmiastowego załatwienia, łatwo może powstać chaos i brak koordynacji w działaniu, co znów sprowadza się do marnotrawstwa energii ludzkiej. Aby zapobiec konsekwencjom takiego stanu rzeczy, wydaje się koniecznym, by jakaś instytucja zajęła się sprawą ustalenia hierarchii potrzeb Wybrzeża i zgodnie z tą hierarchią była upoważniona do narzucenia zasadniczych wytycznych wszystkim instytucjom i przemysłom działającym na Wybrzeżu.

INŻ. STANISŁAW RÓŻAŃSKI

Przyszły zespół miejsko-portowy Gdańska

Żyjemy w ciężkich warunkach po barbarzyńskiej wojnie niemieckiej. Musimy budować często od podstaw życie gospodarcze, musimy odbudować miasta, porty, komunikację, — milionowe masy odbywają długie wędrówki.

Wśród przemian socjalnych powstaje nowa Polska, która nie będzie podobna do przedwojennej, ani pod względem gospodarczym, ani technicznym, ani społecznym, ani terytorialnym i geopolitycznym.

Wśród zmagań codziennych, przesłoniętych czsto wielu trudnościami, nie łatwo jest uchwycić linię przyszłego rozwoju.

Znamy wszyscy dzisiejsze trudności, a jednak daleko łatwiej jest odbudować zniszczone części portów, miast, środków komunikacji, aniżeli przewidzieć linje rozwoju gospodarczego i technicznego Polski i jej głównych portów Gdańska i Gdyni.

Wkrótce już, może za dwa lata, doprowadzimy nasze miasta i porty do względnego porządku i staniemy wobec alternatywy, co dalej.

Życie będzie nas popychało, będziemy zwiększać potencjał gospodarczy Państwa, będzie rósł eksport i import, będą rosły porty i miasta. Albo skierujemy ich rozwój na właściwą racjonalną drogę i jako potężne ramię Państwa przyśpieszymy jego rozwój, albo zatkamy częściowo główne okno Polski na świat, cofniemy życie.

Wystarczy przypomnieć sobie ile błędów popełniliśmy w Gdyni przez dziesięć lat przedwojennych, a przecież obecne problemy są znacznie trudniejsze i więcej skomplikowane.

Nie mamy dziś bibliotek, statystyk, ustalonych linji rozwoju, musimy więc drogą przybliżoną poprzez uświadomienie i dyskusje, doszukać się linji rozwoju.

Planista przewiduje mniej więcej na jedno pokolenie naprzód. Nie wzruszy go więc obecny kryzys, jeśli bowiem wierzyć w cykl okresów depresji i prosperity, mielibyśmy jeszcze około trzy pełne cykle w tym czasie. A jednak życie raz szybciej, raz wolniej idzie stale naprzód.

Po upływie 25 lat Gdynia i Gdańsk zleją się jako jeden wielki zespół miejski i portowy.

Zespół ten po rozbudowie w międzyczasie sieci wodnej komunikacyjnej będzie miał najlepsze połączenie wodne z większością terenów Państwa, i wielkimi obszarami Związku Sowieckich Republik, oraz ba-

senem Dunajskim. Nie jest wykluczonym, iż w owym czasie Gdańsk będzie mógł korespondować po przez drogi wodne, śródlądowe z portami Rjeki, Salonik, Warny, Odessy i Chersonia, a także portami zatoki Fińskiej i morza Białego.

W Polsce strefa wpływu portu Gdyni i Gdańska prawdopodobnie będzie biegła na zachód od linii węglowej, z tym że Poznań będzie częściowo korzystał z naszych portów, a głównie ze Szczecina, zaś Górny Śląsk z portów Gdyni i Gdańska, oraz Szczecina.

Jakież to będą masy obrotowe głównych portów delty Wisły? Niektórzy przewidują maksymalny wzrost na 35 do 40 milionów ton obrotu rocznie, głównie wytworów pochodzenia mineralnego.

Widzimy więc, iż główny towar masowy — węgiel — będzie szedł z G. Śląska. Możliwości eksportowe w tym względzie mamy bardzo duże, oczywiście transport wodny jest znacznie tańszy. Wisłą i kanałem Śląsk — Bydgoszcz prawdopodobnie będziemy mogli przewieźć około 15 milionów ton rocznie (Odrą do Szczecina ok. 10 milionów ton). Już ta cyfra eksportu (do której dochodzą w imporcie rudy, nawozy i t. p.), nasuwa myśl budowy specjalnego portu przeładunkowego na ramieniu Martwej Wisły. Przez znaczne potanienie transportu bylibyśmy konkurencyjni i stalibyśmy się większą atrakcją dla państw basenu dunajskiego, oraz Związku Sowieckiego.

Ponieważ na Martwej Wiśle są warunki na rozwój przemysłu, portu rybackiego i portu materiałów pędnych, widzimy więc, iż organizm portowy Gdyni, Gdańska zaczyna sięgać w projektach już od Oksywia do ujścia Wisły na długości przeszło 40 klm.

Jak widać zdolność transportowa dróg wodnych (należy jeszcze zwrócić uwagę na zalew Wiślany, łączący się z Niemnem, a przez projektowany kanał z Wisłą i Gdańskiem), nie wystarczy i duża część transportu będzie musiała iść głównie koleją i drogami i tutaj Gdynia spełni swą właściwą rolę także jako port węglowy.

Ściśle z portami zespolone są miasta, w nich mamy mózg dyspozycyjny portów, tutaj gromadzi się handel, przemysł, tutaj są mieszkania i urządzenia kulturalne i społeczne rzesz pracujących w portach.

Spróbujmy obliczyć pojemność ludnościową tego wielkiego zespołu miejskiego.

Trzy porty Gdynia, Gdańsk i port przeładunkowy zatrudnią w pełnym rozkwicie prawdopodobnie 15.000 pracowników. Duży port rybacki dla połowów dalekomorskich może zatrudnić wraz z przemysłem z nim związanym ok. 7.000 pracowników. Dalej mamy bardzo ważny przemysł portowy, który może zatrudnić ok. 35.000 osób (w tym same stocznie 10.000 pracowników).

W sumie więc mielibyśmy ok. 57.000 ludzi zajętych bezpośrednio w pracy morskiej.

Gdańskie „City", dzielnica biurowo-handlowa w okresie pełnego rozwoju zatrudni prawdopodobnie ok. 60.000 osób.

Razem więc miastotwórcze instytucje zatrudnią ok. 120.000 osób, do których należy jeszcze dodać ok. 30.000 osób tej samej kategorii instytucji pracujących n. p. w wyższym szkolnictwie, przemyśle (poza portowym) i t. p. W sumie dałoby to z rodzinami ok. 300.000 osób. Ponieważ ludzie związani z instytucjami miastotwórczymi liczą ok. 30% ogółu, można więc przypuścić jako maximum zaludnienie zespołu miejskiego w granicach 1 miliona ludzi.

Wziąwszy pod uwagę warunki fizjograficzne tych miast, gdzie mamy tereny ograniczone z jednej strony morzem, z drugiej bagnami, a z trzeciej wzgórzami, po odtrąceniu terenów zielonych, komunikacyjnych, portowych i t. p. — uzyskamy pojemność mieszkalną z trudnością na 1.000.000 ludzi.

Wychodząc z założenia wyczyszczenia roli portów i miast portowych do istotnych ich funkcji, zwłaszcza wobec trudności terenowych, należałoby z obrębu tych miast usunąć wszelkie funkcje i warsztaty pracy, niezwiązane bezpośrednio z działalnością tych miast, ich portów i przemysłów portowych. Część wyżej wymienionych funkcyj nawet należałoby przesunąć do ośrodków regionalnych, a więc przede wszystkim Elbląga, Tczewa, Malborka, Wejherowa, które to ośrodki wszystkie posiadają (za wyjątkiem Wejherowa) połączenie wodne z morzem, oraz z lądowym systemem komunikacyjnym, leżą zaś w odległości nie przekraczającej 50 klm. Część ruchu portowego morskiego możnaby przenieść do Elbląga i Tczewa, podobnie część przemysłu stoczniowego i portowego. N. p. budowa mniejszych statków morskich, taboru pomocniczego i t. p. w Elblągu. Budowa kotłów, maszyn, kotwic, lin, aparatów elektrycznych, elementów stolarskich, budowa i naprawa wagonów i t. p. w Elblągu i Tczewie. Główne składy benzyny i ropy w Tczewie przepompowywane w dużej mierze z Bązaku. Składy te mogłyby być położone między największą stacją rozrządową na wybrzeżu a portem rzecznym.

Młyny i składy w Tczewie, Malborku i Elblągu, bekoniarnie, mleczarnie, serownie, przemysł rolny i owocarski w regionie gdańskim. Wyczyszczenie funkcyj portów i miast Gdyni, Gdańska i Sopotu zapobiegnie natłoczeniu ludzi, usunie trudności komunikacyjne i terenowe, higieniczne i t. p., ożywi region portów delty Wisły.

W portach pozostałyby tylko najistotniejsze i niezbędne urządzenia portowe i przemysłowe, oczywiście także silosy, olejarnie, składy benzyny, strefy wolnocłowe i związane z niemi przemysły. Reszta byłaby rozmieszczona racjonalnie w niewielkim promieniu, powiązana nietylko drogami pierwszej klasy i kolejami, ale i siecią wodną, sięgającą w delcie Wisły przeszło 250 klm. dróg wodnych i kanałów, w tym więk-

600-lecie miasta Bydgoszczy

w ramach jubileuszu—wielka wystawa gospodarcza

Bydgoszcz — najruchliwsze centrum przemysłowo - handlowe Pomorza obchodzi w tym roku swój wielki jubileusz sześćsetnego istnienia.

Dnia 19. 4. rb. a więc w sześćsetną rocznicę nadania Bydgoszczy przez Kazimierza Wielkiego praw miejskich, rozpoczęły się uroczystości jubileuszowe. Akt założenia Bydgoszczy, o którym pierwsze wzmianki datują już z roku 1112, wystawiony został przez Kazimierza Wielkiego „w środę tygodnia wielkanocnego". 19 kwietnia 1346 roku w Brześciu Kujawskim w obecności arcybiskupa gnieźnieńskiego Jarosława i wojewodów. Dokument określa granice miast obszerniejsze niż obecnie istniejące. Wymienione są też wszystkie przywileje wójtów i mieszczan, oraz ich obowiązki i wysokość podatków. Jak z przywilejów tych wynika, Kazimierz Wielki przewidywał rolę, jaką w przyszłości odegra rzemiosło i handel bydgoski ze względu na rzekę Brdę, wówczas jeszcze nazywaną Dbrą, i ze względu na bliskość Wisły. Dokument pozwala mieszkańcom Bydgoszczy na założenie własnej mennicy i na swobodną żeglugę. Jak z powyższego wynika, Kazimierz Wielki miał przy nadawaniu tego aktu na celu gospodarcze skonsolidowanie ówczesnych ziem kresowych i wzmocnienia ich obronności.

W dzisiejszej rzeczywistości polskiej, przy uwzględnieniu wszystkich warunków wynikających z nowych granic kraju Bydgoszcz predestynowana jest do odegrania wielkiej roli w kształtowaniu się oblicza gospodarczego Wybrzeża i Pomorza. Z jednej strony jako centrum przemysłowo - handlowe na zapleczu, z drugiej — jako centrum komunikacyjne i to przede wszystkim w odniesieniu do komunikacji wodnej — miasto to słusznie zupełnie przewidywane jest w obliczeniach ekonomistów jako jeden z najżywszych i najbardziej obiecujących ośrodków gospodarczych na Zachodzie Polski. Fakt że nie posiada ono większych zniszczeń wojennych, oraz drugi fakt, że posiada ono dużą tradycję życia gospodarczego zarówno w sektorze przemysłu jak i handlu — nie pozostanie napewno na bieg tych spraw bez wpływu.

Doniosłe znaczenie w ramach 600-lecia miasta Bydgoszczy posiadać będzie Pomorska Wystawa Przemysłu, Rzemiosła i Handlu. Uroczyste otwarcie wystawy nastąpi 14 lipca, zamknięcie zaś, 1 września rb. Wystawa mieścić się będzie na terenach śródmieścia, obejmujących gmachy szkolne przy ul. Konarskiego oraz wolne place, położone wokoło, łączna powierzchnia terenów odkrytych pod budowę stoisk i pawilonów wynosi 7800 m², wewnątrz budynków, stoiska zajmą 2.000 m². W sumie wystawa obejmuje 980 stoisk w 18 działach.

Działy wystawy są następujące: 1) handel, 2) rzemiosło, 3) przemysł konfekcyjny, 4) przemysł włókienniczy, 5) przemysł drzewny, 6) przemysł chemiczny, 7) przemysł spożywczy, 8) przemysł elektrotechniczny, 9) budownictwo, 10) przemysł metalowy, 11) przemysł szklany, 12) przemysł ceramiczny, 13) wikliniarstwo, 14) ogrodnictwo, 15) produkcja rolna, 16) sztuka, 17) nauka i wychowanie, 18) samorządy i administracja.

Zainteresowanie Pomorską Wystawą Przemysłu, Rzemiosła i Handlu jest bardzo wielkie, czego dowodem fakt, że ponad 400 stoisk jest już zajętych. Sam ciężki przemysł zarezerwował sobie 580 m² stoisk krytych i 1500 m² terenów otwartych.

Biura wystawy mieszczą się w Bydgoszczy przy ul. Długiej 41, tel. 19-84. Zainteresowanym zwraca Komitet 600-lecia Bydgoszczy uwagę, aby jak najspiesznej kierować zgłoszenia pod wyżej podany adres sekretariatu Pomorskiej Wystawy Przemysłu Rzemiosła i Handlu.

(Dokończenie ze str. 4.)

szość po rozbudowie dostępna dla statków morskich o pojemności do 3.000 ton. Jak widać nie tylko można, ale i należy funkcje wielkiego zespołu miejsko-portowego nie koncentrować w ciasnej nizinie nadmorskiej między Oksywiem a Wisłą, lecz rozrzucić w obrębie delty tej rzeki.

Letniska zaś, tereny weeckendowe i uzdrowiska (do których należy zaliczyć także posiadający specjalne walory Sopot), znajdziemy na przestrzeni od Jastarni do Helu.

Sam zespół miejsko-portowy będzie się ciągnął wzdłuż łuku zatoki Gdańskiej, od północnych krańców Oksywia po ujście Wisły, otoczony z jednej strony morzem, z drugie pięknym pasmem wzgórz lesistych.

Jest rzeczą jasną, iż układ pasmowy wymaga dobrej nowoczesnej komunikacji wzdłuż osi podłużnej. Odciążenie towarowe będzie biegło poza pasem lasów.

Pasmo zabudowane równolegle do morza będzie się dzielić na szereg dzielnic pracy i dzielnic mieszkalnych, z dwoma głównymi ośrodkami, dzielnicą dyspozycyjną biurowo - handlową w Gdańsku i Gdyni.

Pobieżny ten artykuł z dyskusyjnymi tezami i cyframi ma na celu nie ustalenie kanonów, lecz zwrócenie uwagi na skalę problemu morskiego w obrębie delty Wisły i na potrzebę powolnego kierowania już teraz oczu ku dalszej, miejmy nadzieję pomyślnej przyszłości, abyśmy nie popełnili zbyt wielkich błędów.

Mgr. KAZIMIERZ ZAGÓRNY

Zagadnienie tranzytu w gospodarce morskiej

Byłby to błąd nie do darowania, gdyby w planowaniu zasadniczych kierunków polskiej ekspansji gospodarczej, zagadnienie tranzytu nie zostało w sposób należyty uwzględnione i odpowiednio poważnie potraktowane.

W naszych nowych warunkach gospodarczych, tranzyt jest jednym z wielkich — powiem nawet—wspaniałych źródeł dochodu społecznego i jednym z najprostszych sposobów uaktywnienia organizmu gospodarczego kraju.

Nie jest to rzeczywiście produkcja, ani nawet wymiana. Tym niemniej, jest to forma usług gospodarczych, których wpływ na portfel walutowy państwa może być ogromny.

Słusznie się zarzuca Polsce przedwojennej, że zaniedbała zagadnienia tranzytowe. Ale cóż znaczą drobne możliwości przedwrześniowej Polski w zakresie tranzytu wobec Polski dzisiejszej, rozporządzającej nie tylko portami z Gdańskiem i Szczecinem, ale także wszystkimi możliwościami Odry. Jeśli i przed wojną były pewne możliwości dla naszego kraju w tym względzie, to dopiero dzisiaj stanęliśmy w obliczu perspektyw, których nie wyzyskanie byłoby wielkim błędem historycznym.

Tranzyt jest zagadnieniem, które musi skupić uwagę ekonomistów, zarówno teoretyków, jak i praktyków życia gospodarczego, absorbując ich nie tylko dla dnia dzisiejszego, ale i we wszystkich rozważaniach na dalszą metę obliczonych, w zasadniczych tezach planowania ekspansji gospodarczej kraju.

Wiele jest państw europejskich, zmuszonych do korzystania z usług tranzytowych. Czechosłowacja, Austria, Węgry, Rumnia, Bułgaria — wszystkie te państwa mogą znaleźć wielkie zainteresowania w portach polskich i w naszym wodnym i kolejowym systemie komunikacyjnym. Jeśli chodzi o cyfry obrotów krajów najbardziej zależnych od tranzytu, to możemy przytoczyć, że Czechosłowacja importowała za 1,5 miliarda zł., eksportowała zaś za 1,9 miliarda zł., co łącznie stanowi sumę 3,4 miliarda złotych wartości przedwojennej. Wartość obrotów Finlandii wynosiła 2 miliardy zł., Rumunii 1,5 miliarda zł. i Węgier 1,5 miliarda. Ogólna wartość tych obrotów w roku 1939 wynosiła 8,5 miliarda zł. Jasną jest rzeczą, że przede wszystkim Polska jest predestynowana z racji swojego położenia geograficznego i możliwości portowo - komunikacyjnych do obsługi tego tranzytu. Wystarczy chociaż w części przejąć ten tranzyt dla polskich portów, osiągniemy stąd olbrzymie korzyści gospodarcze.

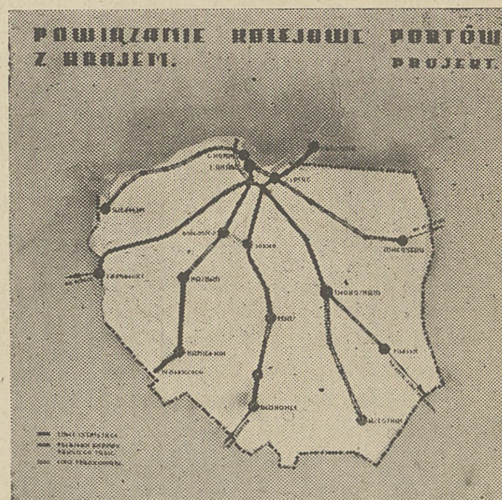
Szczecin z systemem rzeki Odry, posiadającej 14 portów i ponad 100 wyposażonych przeładowni, — Odry, której tabor rzeczny liczył w roku 1939 kilka milionów ton pojemności ładunkowej o przeciętnej ładowności barek od 600 do 1000 ton — jest tym wielkim słowem, które musi zaważyć we wszelkich rozważaniach o tranzycie.

Nie jest wcale przypadkiem, że Czesi przy pierwszym oficjalnym spotkaniu z przedstawicielami Polski z tak dobitnym naciskiem podkreślali swoje zrozumienie dla związków gospodarczych z Polską i to przede wszystkim związków bazujących na tranzycie. Ci rzutcy ekonomiści słowiańscy, penetrujący już dziś z dużą inicjatywą rynki zachodnio-europejskie, zdają sobie dobrze sprawę z konieczności, stojących przed nimi w zakresie tranzytu.

Jeśli jednak zagadnienie tranzytowe mamy traktować w skali korzyści ogólnokrajowych i podchodzić do tranzytu jako do jednej z najbardziej zasadniczych funkcyj krajowego organizmu gospodarczego, musimy jasno zdać sobie sprawę z potrzeby usprawnienia i rozbudowania polskiego systemu komunikacyjnego w zakresie żeglugi śródlądowej, i dróg kolejowych przede wszystkim.

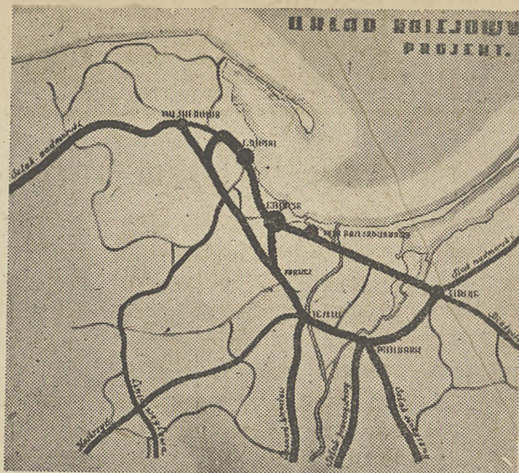
Jak się więc przedstawiają nasze możliwości w tej dziedzinie?

Regionalny Urząd Planowania Przestrzennego w dotychczasowych swoich rozważaniach ustalił w zakresie komunikacji kolejowej siedem zasadniczych kierunków: na Królewiec i porty bałtyckie, na Białystok, Mińsk, Moskwę, na Warszawę (tym szlakiem uzyskujemy połączenie na Lublin, Ukrainę, Morze Czarne, Węgry), na Grudziądz, Toruń, Włocławek, Kutno, Łódź, Częstochowę, Górny Śląsk (a stąd do krajów zlewiska Dunaju), dalej — na Bydgoszcz, Poznań, Wrocław, Wałbrzych (a



Projektowane powiązanie kolejowe portów z krajem

stąd na Pragę Czeską), na Piłę, Kistrzyń, Berlin, ósmy szlak wzdłuż morza, wiąże porty od Gdańska do Szczecina. W związku z tak szeroko projektowaną siecią komunikacji kolejowej, projektowana jest obwodnica biegnąca przez Wejherowo, Tczew, Malbork i Elbląg. Osiem głównych kierunków zostanie powiązanych w czterech tych węzłach. Punkty węzłowe połączy obwodnica, a ta z kolei otrzyma połączenie z Gdynią i Gdańskiem. W ten sposób pociąg z dowolnej linii będzie można skierować na dowolny port. Obwodnica pomyślana jest głównie dla ruchu towarowego.



Projektowany gdański układ kolejowy

Równie ważnym zagadnieniem są drogi systemu rzecznego. Jak wielkie posiada on znaczenie, niech nam posłuży przykład Stanów Zjednoczonych, gdzie w roku 1936 przeładunek morski wyniósł 75 milionów ton, a przeładunek śródlądowy 227 milionów, albo przykład Niemiec, które w tym samym roku przeładowały w morskcih obrotach 41 milionów ton, a w śródlądowych — 116 milionów ton. System komunikacji wodnej zarysowuje się w kierunkach zasadniczych: z Gdańska na Bramę Morawską, dalej kanał Odra — Wisła — Dunaj, oraz drugie ramię krzyża wodnego, idące z kanałów środkowoniemieckich do systemu dróg wodnych ZSRR. W planowaniu budowy sieci dróg wodnych słusznie przypisuje się Bydgoszczy wielką rolę stacji rozrządowej dla wszystkich kierunków transportu wodnego, idącego do portów delty Wisły. Miasto to przy obecnym układzie polskich możliwości gospodarczych zapowiada się na wielki ośrodek przemysłowy.

Ważną dziedziną komunikacji jest lotnictwo. Dla wyczerpania zagadnienia warto wspomnieć, że według projektu Urzędu Planowania Przestrzennego, planowane będą dwie dwie główne linie lotnicze: pierwsza z północy na południe na linii Sztokholm — Gdańsk — Warszawa — Ateny, które stanowią światowy punkt połączeń lotniczych na Bliski Wschód, Indie, Australię, oraz Kairo — Kapsztadt. Z Warszawy będzie połączenie na Amerykę Łacińską. Druga linia — pozioma, łączyłaby wszystkie główne porty Bałtyku, a więc Leningrad z połączeniem na Syberię, Rygę, Królewiec, Szczecin, Hamburg, Rotterdam i Londyn z połączeniem na Stany Zjednoczone.



Projektowany system dróg wodnych w Polsce

To jest obraz planowania sieci komunikacyjnej na daleką przyszłość. Nie znaczy to jednak, że przy dzisiejszym stanie tych spraw nie moglibyśmy dawać usług tranzytowych w dużym zakresie. Przeciwnie, wiele momentów przemawia za tym, że tranzyt już dzisiaj może nam dostarczyć poważnych korzyści gospodarczych.

Godną uwagi rzeczą jest fakt, że na długi czas ograniczone zostały możliwości konkurencji portów niemieckich, jak również kolei niemieckich, które przed wojną uprawiały ostrą konkurencję taryfową. Drugim ważnym momentem jest posiadanie portu szczecińskiego i możliwości wykorzystania Odry w żegludze śródlądowej. Odra w przeciwieństwie do 21% zdolności do tej żeglugi rzeki Wisły — posiada te możliwości w 77%). Warto przy tym przypomnieć, że odległość od Szczecina do Pragi wynosi tylko 493 klm (z Gdańska — 760 klm.).

Reasumując powyższe trzeba stwierdzić, że niezależnie od polityki „długofalowej", którą uprawia Urząd Planowania Przestrzennego w odniesieniu do rozbudowy sieci komunikacyjnej, — „na krótkich falach" bieżących zagadnień gospodarczych winniśmy podejść do zagadnienia tranzytu już dziś realnie i z całym zrozumieniem dla jego znaczenia dla gospodarki narodowej.

Jakie są praktyczne wskazania dla najefektywniejszego wykorzystania koniunktury — to temat zasługujący na osobne omówienie.

Porty – Żegluga – Stocznie

Stocznie Polskie budują 14 statków

Od dłuższego już czasu słyszeliśmy o pertraktacjach, jakie się toczyły między stoczniami polskimi, a towarzystwem żeglugowym GAL co do powierzenia stoczniom polskim budowy nowych statków. Obecnie dowiadujemy się, że podpisany został protokuł określający ramowe warunki przekazywanego Zjednoczeniu Stoczni Polskich zlecenia. W sposób wiążący dla obu stron sprecyzowane zostały warunki, zakres, terminy wykonania i baza dla ustalenia cen na poszczególne obiekty. Sygnatariuszem tego układu jest z jednej strony GAL, z drugiej — departament morski ministerstwa żeglugi i handlu zagranicznego. Zamówienie obejmuje łącznie 14 statków o ogólnym tonażu 25 000 ton nośności (dw) i o wartości łącznej około 1 200 000 funtów angielskich, a mianowicie: 6 parowców węglorudowych dla Żeglugi Bałtyckiej po 2 500 t dw, 2 motorowce t. zw. drobnicowe dla Żeglugi Bałtyckiej a 800 t dw, 2 parowce — trampy dla Żeglugi Oceanicznej a 4 500 t dw oraz 4 holowniki a 450 km. Każda z wymienionych pozycyj zostanie określona dokładnie w szczegółowej umowie, której opracowaniem zajmie się specjalna komisja, udająca się wkrótce do Londynu. To olbrzymie zamówienie dla Zjednoczenia Stoczni Polskich jest ich wielkim sukcesem, który odbije się bardzo korzystnie na ożywieniu gospodarczym Wybrzeża.

Niezależnie od tych zamówień ZSP otrzymało szereg zleceń krajowych a mianowicie na wykonanie suwnic dla Ministerstwa Komunikacji, na zdemontowanie mostu na Wiśle w Grudziądzu i na wykonanie mostu kolejowego na Brdzie. Wartość tych zamówień przekracza sumę 100 000 000 złotych.

Ożywienie ruchu portowego

W GDYNI I GDAŃSKU

Pierwszy kwartał roku bieżącego przyniósł znaczną zwyżkę obrotów portowych w Gdyni i Gdańsku, oraz wyraźne wzmożenie ruchu statków w obu tych portach. W okresie tym weszło do portu gdyńskiego 421 statków, do gdańskiego zaś 352 statki — razem 773, w przeciwieństwie do 887 statków do końca roku 1945. Tonaż przybyłych statków w ubiegłym roku wynosił 746.090 NRT, podczas gdy w pierwszym kwartale bieżącego roku — 1.006.604 NRT. Do końca roku ubiegłego wyszły z obu portów 853 statki o tonażu 684.895 NRT, a w pierwszych trzech miesiącach wyszło 768 statków o pojemności 1.014.742 NRT.

Ożywienie daje się zaobserwować również w obrotach towarowych, które w ubiegłym roku wyniosły w przywozie 376.683,3 t. i w wywozie 540.709,8, natomiast w pierwszym kwartale br. przywóz w obu portach wyraża się cyfrą 465.665,7 t., wywóz zaś — 796.887,7 t.

Obrót towarowy pierwszego kwartału roku 1946 przekroczył obroty 6-miesięcznego okresu ubiegłego roku o 343.403, 3t., co stanowi wzrost o 27%.

W KWIETNIU

Ogólne obroty towarowe obu portów uległy w miesiącu kwietniu znacznemu zwiększeniu, osiągając cyfrę 650.558 ton, z czego na import wypada 258.716 ton, na eksport 391.842 tony. Podział obrotów na oba porty zaznaczył się w tym miesiącu równomiernie z tym, że na import w Gdyni przypada 60%, a na eksport w Gdańsku 54%. W imporcie do Gdyni przybyło w ramach dostaw Unrra 125.192 ton, 20.992 tony rudy i 6.860 ton drobnicy. Wyszło z Gdyni 161.430 ton węgla, 10.031 ton bunkru, 674 ton koksu, 1.539 ton żelaza, 1.065 ton cynku, 5.979 ton cementu i 1.423 tony drobnicy. W imporcie do Gdańska przy było 73.971 ton towarów Unrra, 25.745 ton rudy, 5.280 ton fosforytów, 673 tony drobnicy, dalej 8.305 sztuk koni, 1.882 sztuki bydła i 1.000 sztuk kurcząt. W eksporcie wyszło z portu 209.698 ton węgla, bunkru, koksu i drobnicy. Ruch statków osiągnął cyfrę 336 jednostek o pojemności 452.842 NRT przy reprezentowanych 9 flagach, pośród których znalazła się poraz pierwszy flaga panamska.

45 DŹWIGÓW PORTOWYCH WYKONA PRZEMYSŁ KRAJOWY

Posiadane 48 dźwigów w portach Gdyni i Gdańska nie zaspakaja naszych potrzeb w dziedzinie urządzeń przeładunkowych. Biuro Odbudowy Portów zamówiło 45 dźwigów nowych, które wykonane zostaną przez przemysł krajowy w ciągu 18 miesięcy. Niezależnie od tego czynione są starania o nabycie dźwigów na Zachodzie, jak również prowadzone są pertraktacje z przedstawicielami przemysłu czeskiego co do zamówienia dalszych dźwigów i ewntualnej wymiany maszynerii w dźwigach starych.

ZWOLNIENIE B. STATKÓW GDAŃSKICH

Odnalezione w angielskiej strefie okupacyjnej statki „Weichsel" o pojemn. 1021 BRT i „Viborg II" o pojemn. 547 BRT, które przed wojną zapisane były w rejestrze żeglugowym pod banderą gdańską, zostały zwolnione do dyspozycji Polskiej Misji Morskiej w Londynie. Dla przejęcia statków będą wysłane polskie załogi z Gdyni. Statki powiększą tabor pływający przedsiębiorstwa „Żegluga Polska", jako pierwsze jednostki b. floty gdańskiej rewindykowane przez Polskę.

Organizacja żeglugi śródlądowej w delcie Wisły

W związku ze wzmagającym się ruchem w portach Gdyni i Gdańsku coraz wyraźniej zarysowuje się konieczność wykorzystania dróg wodnych śródlądowych. Prace na tym odcinku prowadzi z dużym powodzeniem dyrekcja gdańska Polskiej Żeglugi Państwowej, która poza tym, że odbiera ładunki ze statków morskich, odsyłając je w głąb kraju i odwrotnie przy ładunkach masowych — utrzymuje również na wodach śródlądowych linie pasażersko-drobnicowe. O rozmiarach pracy Żeglugi Państwowej świadczą następujące cyfry: w kwietniu instytucja ta przyjęła do przewozu do Warszawy, Bydgoszczy, Torunia i Poznania w porcie gdyńskim 3007 ton towarów i w porcie gdańskim 4516 ton. Dzien nie Żegluga Państwowa w Gdańsku kieruje w głąb kraju około 300 ton ładunku. Niezależnie od tego, posiadając dość poważny tabor śródlądowy Żegluga Państwowa ułatwia rozładunek w portach, przyjmując do krótkiego magazynowania najróżniejsze towary. Tabor jej, wykorzystywany aktualnie w portach i na trasie śródlądowej liczy obecnie 5 holowników portowych, 11 statków pasażerskich, 120 barek i ponad 20 holowników na trasie Gdańsk — zaplecze, o łącznej sile 8000 KM. Tabor ten będzie w najbliższym czasie powiększony przez wydobycie zatopionych jednostek, pośród których znajduje się kilka statków pasażerskich. Będą one wykorzystane w obsłudze szlaków wodnych delty Wisły. W trakcie odbudowy są wielkie magazyny i przystań pasażerska w Gdyni. Po zakończeniu tych prac Żegluga Państwowa przystąpi niezwłocznie do podobnych inwestycyj w Gdańsku.

Dużym sukcesem dyrekcji gdańskiej jest uruchomienie linii pasażersko - drobnicowych. Dnia 15 kwietnia otwarto linię Gdańsk — Elbląg, a w miesiąc później Gdańsk — Warszawa. Obie linie czynne są codziennie. Obok nich uruchomiono również inne, przede wszystkim w kierunku na Bydgoszcz i Poznań. Już dzisiaj na trasie Gdańsk — Elbląg z dogodnej komunikacji wodnej Żeglugi Państwowej korzysta przeciętnie 250 osób dziennie. Po przejęciu statków przyznanych Żegludze Państwowej przez „Komisję do spraw podziału taborów" jej zdolność przewozowa na tej trasie przewidywana jest na 1000 pasażerów i 125 ton drobnicy.

W dziale krótkiego magazynowania Żegluga Państwowa również dąży do zwiększenia swoich możliwości. W miesiącu kwietniu zatrudnionych było przy rozładunku statków morskich w porcie gdańskim 60 barek o pojemności 20.000 ton, oraz w porcie gdańskim 12 barek o pojemności 7.000 ton. Po sprowadzeniu taboru z zaplecza zdolność usług przy rozładunku wzrośnie do 40.000 ton. Rzeczą zasługującą na podkreślenie jest fakt, że Gdańska Dyrekcja Polskiej Żeglugi Państwowej pełni dobrze swą służbę, jako uzupełnienie pracy portów.

POGŁĘBIENIE WJAZDU DO PORTU GDYŃSKIEGO

Jednym z wielkich utrudnień żeglugowych w porcie gdyńskim był zbyt płytki wjazd, wynoszący do niedawna 6,5 m. Ekipa radziecka wykonała prace pogłębiające wjazd, tak, że jego dzisiejsza głębokość wynosi 9 m. na szerokości 60 m.

PRACE NURKOWE W SZCZECINIE

Biuro Odbudowy Portów wysłało grupę nurków do Szczecina, cel mprzeprowadzenia prac nurkowych w porcie. W ciągu 24 godzin pracy pod wodą nurkowie zbadali dno przy nabrzeżu i przy elewatorze w Golencinie oraz w Stołczynie. W wyniku tych prac odnaleziono berlinkę i mały holownik.

URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE W PORTACH

Urządzenia przeładunkowe w portach Gdyni i Gdańska uzupełnione zostały kilkoma nowymi dźwigami. Obecnie port gdyński dysponuje 24 jednostkami przeładunkowymi, w tym 2 taśmowcami, 2 dźwigami mostowymi, 5 dźwigami dla przeładunku towarów masowych i 15 dźwigami drobnicowymi. Port gdański wzbogacił się ostatnio o dalsze 3 dźwigi mostowe f-my „Alldag" i dysponuje również 24 jednostkami, wtym 2 taśmowcami, 4 dźwigami mostowymi, 14 dźwigami portalowymi dla przeładunku towarów masowych i 4 dźwigami drobnicowymi.

W pierwszym kwartale br. praca przeładunkowa dźwigów w porcie gdyńskim wyniosła w imporcie i eksporcie 182.682,3 t., oraz w tym samym czasie w porcie gdańskim — 197.556 t.

Odremontowany elewator zbożowy w Gdyni przez B. O. P. o pojemności 10.000 ton przyjął pierwsze ładunki zboża luzem. Jego zdolność wyładunkowa wynosi 1.100 ton na dobę.

STATEK „BIELSKO" ODNALEZIONY

Przed wybuchem wojny przedsiębiorstwo żeglugowe „Gdynia — Ameryka" zamówiło w Stoczni Gdańskiej dwa szybkie motorowce frachtowe „Łódź" i „Bielsko", przeznaczone do obsługi linii regularnej z Gdyni do portów zatoki Meksykańskiej. W roku 1939 statki te uległy zajęciu przez okupanta w trakcie budowy na stoczni. Ostatnio udało się ustalić, że jeden z tych statków m/s „Bielsko" został wykończony przez Niemców w roku 1943 w duńskiej stoczni Elsinore i otrzymał nazwę „Minden". Obecnie wymieniona jednostka wchodzi w skład już przydzielonej części floty poniemieckiej. Rząd Polski wdroży natychmiastowe odpowiednie kroki celem odzyskania statku, stanowiącego naszą własność, gdyż koszt jego budowy w wysokości około 5 milionów złotych przedwojennych został całkowicie pokryty.

Postępy w zagospodarowaniu Wybrzeża

W dniu 14 bm. odbyła się w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża w Gdańsku konferencja z udziałem Kierowników 37 urzędów i instytucji pracujących na Wybrzeżu, poświęcona omówieniu bieżących spraw tego ważnego odcinka terytorialnego Polski i sprawozdaniu Min. Kwiatkowskiego z odbytej niedawno konferencji w Prezydium K. R. N. z udziałem Rządu.

Omawiając wyniki konferencji warszawskiej Min. Kwiatkowski stwierdził, że Wybrzeże obok Śląska stoi na pierwszym miejscu w rezultatach konstruktywnej pracy. W wielu fragmentach rezultaty te są nieprze ciętne pomimo, że na innych odcinkach dają się zauważyć jeszcze widoczne niedociągnięcia. W kwietniu — dziewiątym miesiącu od uruchomienia portów — osiągnęliśmy w przeładunku portów Delty Wisły 650 tys. ton, co stanowi 300% w porównaniu z tym, co przeładowały porty te w r. 1925 i 50% maksymalnego przeładunku przedwojennego. Ruszył eksport, import, rybołówstwo; stocznie zawarły umowy decydujące dla ich przyszłości. W 3 województwach przymorskich znajduje się już duże nasilenie żywiołu polskiego, w woj. Gdańskim 70% mieszkańców, w Mazurskim 73% i w Szczecińskim 53%.

Delegat Rządu oświadczył, że Prezydium K. R. N. poleciło mu wyrazić podziękowanie wszystkim instytucjom Wybrzeża, któ re przyczyniły się do osiagnięcia tych poważnych rezultatów pracy. Równocześnie Delegat Rządu zapoznał zebranych z zagadnieniami, które stawiane są dla Wybrzeża jako najpilniejsze. Pierwsze z nich — to akcja siewna. Specjalne komisje wkrótce będą badały stan zasiewów i sposób przeprowadzenia tej akcji w terenie. Dalej — budownictwo, w szczególności zaś budownictwo społeczne, któ re musi być jak najszerzej potraktowane przez czynniki miej scowe w związku z tym, że na Wybrzeże napłynie jeszcze wielka fala pracowników, potrzebnych w portach i miastach portowych. Trzecie zadanie — to szybkie doprowadzenie miast do porządku. Poważnym zadaniem jest odbudowa urządzeń komunikacyjnych i uruchomienie wszelkiej możliwej produkcji, zarówno w resorcie państwowym, samorządowym, jak i prywatnym. Wreszcie ostatnim punktem, uwypuklonym jako zadanie na najbliższy okres Wybrzeża, jest konieczność przeprowadzenia sprawnej akcji subskrypcyjnej Pożyczki Odbudowy, posiadającej dla Wybrzeża szczególne znaczenie.

SZKOLENIE FACHOWCÓW MORSKICH

Zapewnienie dostatecznej ilości fachowych sił polskiemu przemysłowi okrętowemu jest jednym z poważnych zadań Zjednoczenia Stoczni Polskich. W przewidywaniu bliskiego już terminu rozpoczęcia szerokiej działalności na odcinku budowy nowych statków, instytucja ta przystąpiła do szkolenia kadr rzemieślników specjalności okrętowej. Głównymi ośrodkami szkolenia rzemieślniczego w ZSP jest Stocznia Nr. 1 oraz Stocznia Nr. 13, gdzie akcję prowadzi szkoła rzemieślnicza, w której naukę pobiera 240 uczniów. Jest to kurs warsztatowy na czeladników o programie trzyletnim. Od stycznia br., czynne są na Stoczni Nr. 1 kursy szkolenia traserów i spawaczy. W lutym br. uruchomiona została druga szkoła, także o charakterze rzemieślniczym, lecz z szerszym pro gramem teoretycznym i okresem wstępnego szkolenia.

REWINDYKACJA HOLOWNIKÓW MORSKICH

Do Gdyni przybyły dwa rewindykowane z Niemiec holowniki polskie „Pollux" o mocy 250 KM oraz „Krakus" o mocy 200 KM. Pierwszy z nich został przy dzielony do kapitanatu portu w Gdańsku, drugi zaś zwrócony marynarce wojennej.

1000 ROBOTNIKÓW PRACUJE PRZY ODBUDOWIE ELBLĄGA

Gdańska Dyrekjca Odbudowy z kredytów Ministerstwa Odbudowy, oraz Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża prowadzi akcję odbudowy miasta Elbląga. W pierwszym rzędzie prowadzone są prace w zakładach wodociągowo - kanalizacyjnych, na stacji pomp, w gazowni, sieci tramwajowej, ponadto prowadzi się remont gmachu starostwa, szpitala miejskiego, łaźni miejskiej i urządzeń podstacji tramwajowej. Przy wszystkich tych pracach zatrudnionych jest około 1000 robotników i rzemieślników.

URUCHOMIENIE LATARNI MORSKIEJ

W końcu kwietnia została uruchomiona po odbudowie zniszczeń wojennych latarnia morska w miejscowości Stilo na wybrzeżu zachodnim. Świeci ona białym światłem błyskowym o zasięgu 20 mil morskich.

NOWY KUTER PILOTOWY W PORCIE GDYŃSKIM

Tabor portu Gdyńskiego powiększył się o zakupiony w Szwecji kuter pilotowy „Pilot III", wyposażony w silnik Diesla mocy 50 KM. Kuter przybył już ze Szwecji i rozpoczął pracę w porcie.

PRZEJMOWANIE PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Władze radzieckie przekazały ostatnio polskiej administracji morskiej trzy składy portowe dla produktów naftowych w porcie Szczecińskim. Ogólna pojemność zbiorników wynosi 37.200 m3.

Przejęto również od władz radzieckich Kępę Parnicką w Szszecinie, leżącą na terenie portowym między zachodnią Odrą a Kanałem Parnickim. Istniejące na Kępie zabudowania są zniszczone w 70%, a z istniejących tam przed wojną kilku zakładów przemysłowych zachowała się w niezłym stanie jedynie rektyfikacja spirytusu. Mosty, łączące Kępę Parnicką z miastem i portem, są zerwane. Istnieje tylko połączenie wodne lub przez prowizoryczny most dla pieszych.

Rozwój Rybołóstwa morskiego

Powiększenie taboru rybołówczego jest największą troską władz i instytucyj, powołanych do roztaczania opieki nad rybołówstwem morskim. W miesiącu kwietniu tabor został powiększony o 13 kutrów i 219 łodzi, tak, że obecny stan taboru wyraża się cyfrą 63 kutrów i 739 łodzi. Niezależnie od tego 2 kutry powróciły ze Szwecji, 15 przybyło w ramach dostaw UNRRA i 11 rewindykowano z Niemiec. Po wykonaniu potrzebnego remontu i dokonaniu koniecznych uzupełnień kutry te będą włączone do czynnego taboru w najbliższym czasie. W tej chwili w remoncie, w budowie i pod wodą znajduje się ogółem 98 kutrów. Z brytyjskiej strefy okupacyjnej ma być jeszcze rewindykowanych 36 kutrów — po 13 jednostek już zwolnionych przez wojskowe władze brytyjskie udaje się wkrótce ekipa polskich rybaków. I to również nie wyczerpuje jeszcze wszystkich możliwości wzbogacenia naszego taboru. Mianowicie w ramach dostaw dla Polski Unrra zakupiła 2 używane trawlery rybackie, które zapoczątkują polskie rybołòstwo dalekomorskie. Do końca tego roku wybudowanych będzie 18 dużych kutrów dalekomorskich drewnianych, które w stoczniach angielskich zamówiła Unrra również dla Polski.

Jeżeli chodzi o zagadnienie motorów dla budujących się w kraju kutrów i łodzi motorowych rybackich, to można zaanonsować, że znane szwedzkie fabryki „Bolinder" i „Scandic" przyjęły polskie zamówienia na budowę 34 motorów kutrowych i 35 motorów do łodzi. Termin wykonania obliczony jest na 12 do 14 miesięcy. Niezależnie od tego Generalny Inspektorat Rybołóstwa zamówił w fabrykach duńskich „Tuxham" i „Volund" dalszych 20 motorów kutrowych z nieco krótszym terminem wykonania. Na poczet zamówień powyższych Inspektorat wpłacił już 6.000.000 zł., wchodząc jednocześnie w pertraktacje ze Zjednoczonymi Stoczniami Polskimi co do opracowania planów budowy motorów kutrowych o sile 60 KM w kraju. Pierwsze takie motory wykonane będą w 1947 roku. W związku ze wzrastającym taborem rybołówczym przybyło także dalszych 274 rybaków i zwiększyły się cyfry połowów. W kwietniu połowy osiągnęły cyfrę 1.638.553 kg. ryby o wartości 49.352.964 zł. W stosunku do miesiąca poprzedniego połowy zwiększone zostały o 228.678 kg. i o sumę 13.906.224 zł. W miesiącu tym osiągnięto w połowach większe ilości łososi i śledzia.

W zakresie przeróbki surowca rybnego czynne są 44 zakłady przetwórcze, które przewędziły 299.078 kg ryby, zasoliły 941.170 kg, przerobiły na konserwy 22.998 kg.

25 TON EGIPSKIEJ BAWEŁNY dla rybołówstwa morskiego

Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego otrzymał 25 ton bawełny egipskiej „Maco" w ramach dostaw UNRRA na potrzeby tego rybołòwstwa. Przędza przerabiana jest w fabrykach w Łodzi i Pabianicach, a następnie dostarczana do fabryk w Grodzisku Mazowieckim, Bydgoszczy i Chojnicach oraz w Kniaziu nad Drawą, gdzie produkowane są sieci z bawełny cieńkiej, ze względu na brak odpowiedniej ilości potrzebnych do tego maszyn. Generalny Inspektorat Rybołówstwa wszczął starania o zwiększenie ilości tych maszyn.

W ciągu marca sprzęt rybacki wzbogacony został o 5.498 kg sieci sprowadzonych z Bydgoszczy i Grodziska, oraz o 1962 kg. przędzy bawełnianej, otrzymanej z Pabianic. Nadto dostarczono rybakom 1360 m. płótna żaglowego, 898 kg. sieci, 1931 kg. lin, 438 par gumowych butów rybackich i 64 komplety nieprzemakalnych ubrań.

Praca w polskich stoczniach rybackich

NOWE KUTRY WZBOGACAJĄ TABOR

Polskie rybołówstwo morskie wciąż jeszcze odczuwa wielką potrzebę uzupełnienia taboru rybackiego. Dlatego też ze szczególnym zainteresowaniem śledzimy pracę stoczni rybackich, podlegających Morskiemu Instytutowi Rybackiemu w Gdyni. Tak więc stocznia rybacka w Gdyni ukończyła w m-cu marcu br. łódź pokładową typu „ŁR Va", rozpoczynając budowę trzech dalszych łodzi typu „ŁR VI", „ŁR IV" i „ŁR IVa". Stocznia rybacka w Gdańsku kontynuuje budowę trzech kutrów, oraz prowadzi prace remontowe przy 4 kutrach, 2 szalupach wiosłowych, yachcie i motorówkach. Stocznia rybacka w Łebie wydobyła z wody łódź motorową i rozpoczęła jej remont, prowadząc równocześnie prace remontowe przy wydobytych szalupach. Stocznie rybackie w Postominie kontynuują pracę nad budową 11 łodzi rybackich 6 i 8-metrowych. Stocznia rybacka w Derłowie remontuje kutry, łódź rybacką i dwa tramwaje wodne, należące do Zarządu Miejskiego w Derłowie. Stocznia rybacka w Kołobrzegu oddała po wyremontowaniu do eksploatacji 2 kutry z siedmiu podniesionych przez tę stocznię. Porządkowaniem własnych urządzeń technicznych zajmują się stocznie w Dziwnej i Swinoujściu, natomiast stocznie w Nowym Warpnie wyremonotowały i spuściły na wodę dwa kutry, rozpoczynając równocześnie remont dwóch następnych.

Przegląd ustawodawczy

Koncesjonowanie przemysłu gastronomicznego

W numerze 12 Dziennika Ustaw (z dnia 17 kwietnia br.) ukazało się rozporządzenie Ministra Aprowizacji i Handlu z dnia 23 lutego br. w sprawie wykonania dekretu z dnia 30 listopada 1945 o koncesjonowaniu przedsiębiorstw przemysłu gastronomicznego. Rozporządzenie zawiera dokładne przepisy wykonawcze, oraz definiuje różne typy zakładów gastronomicznych, ustanawiając ściśle określoną ich klasyfikację. Przedsiębiorstwa gastronomiczne mogą według ustaleń rozporządzenia być prowadzone pod postacią restauracji, baru, bufetu, paszteciarni, kawiarni, cugościnnego przy handlu win i wódek, kierni, winiarni — piwiarni, pokoju herbaciarni i jadłodajni. Każdy z wymienionych typów przedsiębiorstw gastronomicznych znajduje ustawowe określenie. Prowadzenie wymienionych przedsiębiorstw gastronomicznych uzależnione jest od posiadania koncesji, którą wydają starostwa, a w miastach wydzielonych — zarządy miejskie. Odwołania w tych sprawach rozstrzygają urzędy wojewódzkie.

Ogólna ilość koncesji na wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwa gastronomiczne nie może według założeń rozporządzenia przekraczać stosunku: jedno przedsiębiorstwo na tysiąc mieszkańców. Stosunek ten może ulec zmianie w miastach przekraczających 100.000 mieszkańców, jednak i w takich miastach winien on być zachowany w skali: jedno przedsiębiorstwo na 800 mieszkańców. Od tych ustaleń może odstąpić ze względów gospodarczo uzasadnionych minister Aprowizacji i Handlu, zmieniając zasady obliczania dopuszczalnej ilości koncesji w poszczególnych miejscowościach.

Koncesja wydawana jest na czas nieograniczony i nie może być odstępowana innej osobie bez zgody władzy powołanej do jej wydawania. Dopuszczalne są również koncesje sezonowe. Prawo otrzymania koncesji posiadają: a) stowarzyszenia wyższej użyteczności, b) związki samopomocowe uczestników walk o niepodległość, c) spółdzielnie spożywców, d) spółdzielnie pracy, e) inne osoby prawne i fizyczne. Pierwszeństwo przysługuje według podanej wyżej kolejności. Od zasady tej przewiduje ustawa ważny wyjątek, a mianowicie: osoby i instytucje prowadzące przedsiębiorstwa gastronomiczne na zasadzie dotychczasowych przepisów obowiązane są w ciągu 2 miesięcy od wejścia w życie omawianego rozporządzenia wystąpić do właściwej władzy o udzielenie koncesji; przy udzielaniu koncesji dla tych przedsiębiorstw przytoczona wyżej zasada pierwszeństwa nie obowiązuje, jeśli ubiegające się o koncesję przedsiębiorstwa prowadzone są nienagannie.

Władza, wydająca koncesję, przed jej udzieleniem zasięga opinii Związku Rewizyjnego, jeśli się stara o koncesję spółdzielnia, Izby Przemysłowo-Handlowej i fachowego zrzeszenia zawodowego branży gastronomicznej, jeśli chodzi o inne osoby prawne i fizyczne, wreszcie Izby Rzemieślniczej, jeśli o koncesję ubiega się osobą, należąca do cechu cukierników. Do opiniowania podań, wnoszonych przez już istniejące przedsiębiorstwa gastronomiczne wojewodowie powołują komisje opiniodawcze w składzie: delegata urzędu wojewódzkiego, wojewódzkiej rady narodowej, okręgowej komisji związków zawodowych, związku rewizyjnego spółdzielni R. P., oraz Izby Przemysłowo-Handlowej.

Na terenie województwa gdańskiego ukonstytuowana została komisja opiniodawcza w składzie: dr Tarczyński, Wawer, Tyszyński, Prebisz i Trojanowski.

OGRANICZENIE OBROTU MIĘSEM I JEGO PRZETWORAMI

Zarządzenie ministra Aprowizacji i Handlu z dn. 19 marca br. w sprawie organizacji uprawnionych do zakupu w wolnym handlu zwierząt rzeźnych i ich przetworów ogłoszone w Dzienniku Świadczeń Rzeczowych z dn. 15 kwietnia, poz. 28 przynosi dalsze ograniczenia obrotu towarowego w zakresie zakupu, uboju oraz sprzedaży mięsa i jego przetworów.

W myśl tego zarządzenia (§ 16) z dniem 15 kwietnia br. straciły moc obowiązującą wszelkie wydane uprzednio zezwolenia na wolny obrót zwierzętami rzeźnymi, mięsem i przetworami tych zwierząt. Uprawnieni mogą w przeciągu jednego miesiąca od daty ogłoszenia tego zarządzenia ubiegać się u właściwych władz o uzyskanie nowych zezwoleń na podstawie omawianego zarządzenia.

PRZYMUSOWA GOSPODARKA LOKALOWA W GDYNI.

12 numer Dziennika Ustaw przynosi pod pozycją 80 rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 lutego br. o wprowadzeniu publicznej gospodarki lokalami w mieście Gdyni, przewidzianej dekretem z dnia 21. XII. 1945. Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia (17 kwietnia).

Ustawa o podatku od lokali

Dekret o podatkach od nieruchomości i od lokali obciąża obowiązkiem podatkowym wszelkiego rodzaju pomieszczenia w budynkach, podlegających podatkowi od nieruchomości, bez względu na to, czy są zajęte na cele mieszkalne czy też użytkowe. Obowiązek podatkowy nie dotyczy lokali zajmowanych przez urzędy państwowe, samorządowe, lokale zajmowane na szpitale, oraz przez instytucje ubezpieczeń społecznych, prawnie uznane wyznania religijne i ich instytucje, zakłady opiekuńcze, związki zawodowe, osoby prawne, których dochód zgodnie ze statutem obracany jest w całości na cele użyteczności publicznej, naukowe, oświatowe, kulturalne, sportowe i dobroczynne, wreszcie lokale nie zajęte. Natomiast ulgi przyznane na mocy specjalnych przepisów dla nowo wzniesionych budowli nie zwalniają lokali w nich znajdujących się od tego podatku.

Obowiązek podatkowy ciąży na osobach fizycznych i prawnych, zajmujących lokale w charakterze najemców, przy czym za najemcę poczytuje się lokatora głównego i osoby wprowadzone do lokalu na mocy orzeczeń władz mieszkaniowych. Obowiązek podatkowy powstaje w pierwszym dniu następującego miesiąca po zajęciu lokalu. Podstawą opodatkowania jest roczny czynsz obliczony na podstawie komornego, przypadającego w miesiącu sierpniu 1939. Wysokość podatku wynosi: dla lokali mieszkalnych — 100 proc. podstawy opodatkowania; dla lokali zajmowanych na inne cele (użytkowych) przez płatników podatku obrotowego — 600 proc. podstawy opodatkowania. Jeżeli jednak podatnik wykonuje świadczenia rzeczy lub usług w przeważającej mierze po cenach reglamentowanych — 200 proc. podstawy opodatkowania.

Ustawa przewiduje możność dla Rad Narodowych wprowadzenia opodatkowania lokali mieszkalnych i użytkowych stawkami stałymi w wysokości uzależnionej od powierzchni, położenia i jakości danego lokalu.

Dla lokali, za które komorne pobierane jest w kwocie wyższej od komornego podstawowego lub wartości czynszowej (z sierpnia 1939) podstawę opodatkowania stanowi faktyczne komorne z roku poprzedzającego rok podatkowy.

Dekret przewiduje również jeszcze jeden podatek ściśle związany z zagadnieniami lokalowymi: od zbytku mieszkaniowego, czyli od przestrzeni mieszkalnej, którą ze względu na ilość zamieszkujących osób należy uważać za zbędną.

Maklerstwo okrętowe w powojennej Polsce

Obok zniszczeń techniczno-portowych, przyniósł nam koniec wojny również zupełny brak aparatu usług portowych w portach morskich. Zaznaczyło się to szczególnie na odcinku maklerstwa okrętowego. Z przedwojennych 27 firm maklerskich w Gdyni i 42 w Gdańsku nie było ani jednej, któraby mogła natychmiast podjąć swoje czynności. Otwarcie ruchu portów w Gdyni i Gdańsku, które nastąpiło w lipcu 1945 r. wymagało natychmiastowego powstania przedsiębiorstw maklerstwa okrętowego.

Założone podówczas 3 firmy maklerskie utworzyły tzw. Komitet Reaktywizacyjny Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, który istniał jako stowarzyszenie wpisane od roku 1929 roku w Gdyni i którego działalność doznała jedynie przerwy skutkiem wysiedlenia ludności polskiej przez okupanta niemieckiego. Zadaniem tego Komitetu, działającego w ścisłej łączności z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, było badanie kwalifikacji nowo powstających maklerów, zarówno w dziedzinie uzdolnień zawodowych, jak i w dziedzinie przestrzegania polskiego charakteru nowotworzących się przedsiębiorstw. Zarazem Komitet wypracował zmiany istniejącego statutu, podkreślając w szczególności ścisłe współdziałanie z planowaniem rządowym w dziedzinie usług portowych, przestrzeganie etyki zawodowej, oraz współdziałanie z innymi pokrewnymi organizacjami i instytucjami państwowymi.

Idąc po linii życzeń władz administracji morskiej w przedmiocie ścisłego rozgraniczania usług portowych, ujął zmieniony statut Związku ściśle czynności maklera okrętowego, definiując je w sposób następujący:

„Pod czynnościami maklerstwa okrętowego uważa się czynności opieki nad statkiem w czasie jego wejścia i wyjścia z portu, czyli tzw. klarowanie; zawieranie umów przewozowych w transporcie morskim, lub śródlądowym na własny rachunek lub obcy; pośrednictwo przy sprzedaży paliwa czyli tzw. bunkru na statki; pośrednictwo w zawieraniu umów ubezpieczeniowych w transporcie morskim; pośrednictwo w kupnie i sprzedaży tonażu okrętowego, oraz wszelkie inne czynności wynikające z zastępstwa armatorów polskich lub obcych w portach Rzeczypospolitej."

Określenia powyższej zasady są ściśle przestrzegane w statutach osób prawnych, będących członkami Związku. W ten sposób stworzono gwarancję, że zawód maklera okrętowego, wymagający dużych kwalifikacji moralnych, oraz specjalnych wiadomości fachowych, nie stanie się domeną improwizacji, oraz częściowej tylko fachowości.

W dniu 1 maja br. obejmowała lista członków Związku następujące przedsiębiorstwa:

1) Kazimierz Hichel, Makler Okrętowy, Gdynia, Św. Piotra 19;
2) Gdyńska Agencja Morska i Asekuracyjna „Gama" Sp. z o. o. Gdynia, Starowiejska 40 — Nowy Port, Saspy 45;
3) „Polshipping" Towarzystwo Żeglugowo-Maklerskie Sp. z o. o. Gdynia, ulica Świętojańska 23 — Wrzeszcz, Ks. Miszewskiego 18;
4) Pinno i Młyński, Maklerzy Okrętowi, Gdynia, Plac Kaszubski 11;
5) Morska Spółka Maklerska „Mormak" Sp. z o. o. Gdynia, Skwer Kościuszki 15;
6) Agencja Morska Sp. z o. o. Gdynia, Portowa 13, — Nowy Port, Zamknięta 29;
7) „Navigator" Polskie Towarzystwo Żeglugowe Sp. z o. o., Gdynia, Świętojańska 10, — Nowy Port, Zaspy 55;
8) Tuchołka i Zabłocki, Maklerzy Okrętowi, Sp. z o. o., Gdynia, Kwiatkowskiego 9 m. 9;
9) Polsko-Bałtycka Agencja Okrętowa — właśc. Hubert Kuchta, Wrzeszcz, Kossaka 3;
10) Stanisław Monseu, Makler Okrętowy, Gdynia, Świętojańska 23;
11) „Baltomar", Maklerzy Okrętowi, Sp. z o. o., Gdynia, Starowiejska nr 11;
12) „Tanker" Sp. z o. o., Gdańsk, Wina 9;
13) „Batom", Bałtyckie Towarzystwo Maklerskie, Nowy Port, Parafialślana 26;
14) Agencja Okrętowa „Nautica" Sp. z o. o., Wrzeszcz, Zawiszy Czarnego 16;
15) Zjednoczeni Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o., Gdynia, 10 Lutego 18;
16) „Baltica", Bałtycka Agencja Morska Sp. z o. o., Gdynia-Port, Nabrzeże Francuskie.

Tymczasowa siedziba Związku znajduje się w Gdyni przy ul. Świętojańskiej 104 A — telefon 267-89.

Dotychczasowa praca naszych maklerów okrętowych ogranicza się przeważnie do wspomnianego wyżej klarowania statków. Niemniej jednak zaczynają maklerzy zwracać coraz większą uwagę na tzw. frachtowanie statków, oddając tym duże usługi aktywizacji polskiego handlu morskiego.

Należy się spodziewać, że usprawniająca się coraz bardziej obsługa pocztowa i telekomunikacyjna z zagranicą, będzie ułatwiała tę pracę w dużym stopniu. Pełne jednak możliwości zostaną stworzone dopiero przez zawarcie układów handlowych pomiędzy Polską i szeregiem krajów, mających zainteresowanie w transporcie i handlu morskim, oraz umożliwienie osobistych kontaktów z armatorami zagranicznymi. Umożliwienie pełnej działalności maklerom okrętowym będzie miało zwłaszcza duże znaczenie dla przyciągnięcia tranzytu do portów polskich, z którego wpływy mogą stanowić coraz bardziej wzrastającą pozycję w naszym bilansie płatniczym.

Dr. T. B.

Kto się ogłasza w prasie nie będzie płacił większego podatku

W dniu 17 maja br. przedstawiciele Porozumienia Codziennej Prasy Stołecznej zostali przyjęci przez wiceministra Dietricha. W toku konferencji nadmieniono, że w niektórych okręgach podatkowych za podstawę wymiaru podatku bierze się fakt ogłoszeń udzielanych prasie przez poszczególne firmy.

Przedstawiciele prasy uzyskali od wiceministra zapewnienie, że Ministerstwo Skarbu uważa tego rodzaju traktowanie firm ogłaszających się za niewłaściwe i wyda jak najśpieszniej odpowiednie zarządzenia w tym kierunku.

Warszawski „Kurier Codzienny" zaopatruje komunikat ten następującym komentarzem:

„Komunikat powyższy nie tylko potwierdza pełne zrozumienie przez Ministerstwo Skarbu roli ogłoszenia prasowego w odbudowie i rozwoju życia gospodarczego, lecz również przyczyni się do uspokojenia tych licznych inserentów, którzy ostatnio stali się przedmiotem szczególnego zainteresowania niektórych poborców podatkowych, w nadmiarze „gorliwości" w swoisty, a niedopuszczalny sposób komentujących zdolność przedsiębiorstwa do prowadzenia prasowej akcji ogłoszeniowej."

PIERWSZA FIRMA MAKLERSKA W SZCZECINIE.

Powstała pod firmą „Atom", założycielem jej jest p. Konstanty Jacynicz, były dyrektor Biura Portowego firmy Gdynia—Ameryka, Linie Żegl. S. A. w Gdyni, a po wojnie kierownik wydziału morskiego przy Pełnomocniku Rządu w Koszalinie.

TYGODNIOWY BIULETYN MINISTERSTWA PRZEMYSŁU.

Wydział Informacji i Propagandy w Ministerstwie Przemysłu obniżył cenę „Tygodniowego Biuletynu dla Prasy" na zł 2.000,— miesięcznie. Prenumeratę zgłaszać należy na konto PKO nr I-204.

Ze zjazdu Zrzeszenia Eksporterów i Importerów

W dniu 6 maja br. odbyło się w Łodzi ogólne zgromadzenie Zrzeszenia Eksporterów i Importerów R. P. pod przewodnictwem prezesa Zarządu dr Stanisława Waschki.

W dyskusji mówcy podkreślali poruszone w referatach trudności, na jakie napotyka prywatna inicjatywa w dziedzinie handlu zagranicznego oraz zwracali uwagę na różne sprawy wymagające wyjaśnienia i uregulowania. W szczególności poruszono sprawę cenzury poczty, utrudnień paszportowych, monopoli faktycznych, sprawę ustalenia kursu walut obcych na poziomie życiowym, sprawę wywozu warzyw i owoców wobec spodziewanego ogromnego urodzaju, sprawę wysokości obciążeń przy wozu, ustalenia list towarów dozwolonych do przywozu i wywozu, konieczności szybkiej decyzji co do wniosków dot. transakcyj wiązanych, sprawę darów dolarowych, tranzytu przez strefy okupacyjne i in.

Po dyskusji zabrał głos dyr. Dep. Drozdowski Marian, który podkreślił, że znalezienie towaru na eksport podobnie jak i na import, nie jest rzeczą łatwą. Wymianę międzynarodową komplikują ceny, jeżeli chodzi o te, które są przedmiotem notowań wielkich giełd. Ceny giełdowe nie odzwierciadlają cen rzeczywistych, które odbiegają od nich nieraz na 100%.

Państwa, które jak Polska, nie posiadają swojej waluty na rynkach zagranicznych są w niezmiernie trudnym położeniu. Sprawa ta jest dla nas bardzo skomplikowana i łączy się z naszym problemem dostaw. Najtrudniejszym problemem jest organizacja handlu zagranicznego.

Węgiel oczywiście musi pozostać w rękach Państwa. Natomiast jest ogromne pole organizowania państwowej i prywatnej wytwórczości tam, gdzie ona nie ma dzisiaj centralnej organizacji.

Mówca namawiał na współpracę z Polskim Tow. Handlu Kompensacyjnego (Za-hanem), w którym pragnie widzieć jak najszerszą pulę eksportu i importu, oraz stwierdził, że udziału czynnika prywatnego w handlu zagranicznym nikt nie neguje. Nic nie stoi również na przeszkodzie współpracy jego z państwowymi centralami eksportowo-importowymi i to nie tylko na prowizję. Przy pomocy tych central istnieje możliwość powiązania handlu państwowego z prywatnym. Układ polsko-szwajcarski bardzo posunął naprzód nasze wyjście na świat. Układ ten daje duże możliwości dla inicjatywy prywatnej.

Program działalności Zrzeszenia przedstawiony przez prezesa dra Waschko, mówca uznał za celowy i słuszny i bardzo zachęcał do jego realizacji.

W drugiej części zebrania przyjęto do wiadomości sprawozdanie administracyjne, oraz projektowane przez zarząd i komisję statutową zmiany statutu. Uchalono podwyżkę opłat członkowskich z 500,— na 1.000,— zł miesięcznie oraz podwyżkę wpisowego na 3.000,— zł, — począwszy od 1 maja b. r.

PRZEDSTAWICIELSTWA DO OBJĘCIA

Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego Rejon Północny poszukuje przedstawicieli powiatowych, którzy zajęliby się rozprowadzaniem ryby świeżej i konserwowej na terenie powierzonego sobie powiatu, dostarczaniem ryby stołówkom robotniczym, spółdzielczym i sklepom detalicznym, dalej prowadzeniem akcji propagandowej na rzecz spożycia ryb, w szczególności gatunków mało popularnych, wreszcie systematycznem opracowywaniem analiz rynków miejscowych.

Akcja Zjednoczenia ma na celu obniżenie cen na ryby przez doprowadzenie ich najkrótszą drogą do konsumenta. Ryby wysyłane będą codziennie z Gdyni w ilościach wagonowych i drobnicowych. Przedstawiciele otrzymają procent, obejmujący zysk i rezerwę na ewentualne manco. Wymagane zabezpieczenie bankowe, odpowiadające wysokości przewidywanych obrotów. Pierwszeństwo mają dotychczasowi odbiorcy ryb. Oferty zgłaszać należy na ręce szefa sprzedaży Państwowego Zjednoczenia Konserwowego Rejon Północny, ob. Ziemięckiego, Gdynia, św. Piotra 4.

REJESTRACJA PRZEDSIĘBIORSTW

Na podstawie artykułu 6 ust. 1 rozporządzenia Prezydenta R. P. o izbach przemysłowo-handlowych z dnia 15 lipca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 67 poz. 591) Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zarządza rejestrację wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych, usługowych, gastronomicznych i hotelarskich, znajdujących się na terenie m. Gdańska i Sopotu.

Rejestracja przedsiębiorstw, znajdujących się na terenie miasta wydzielonego Gdańsk — odbywać się będzie w Zarządzie Miejskim w Gdańsku pokój nr 222 w godzinach od 9 do 14-ej według następującego porządku: przedsiębiorstwa przemysłowe: (przetwórcze, wytwórcze i budowlane) w dniu 28. 5. 1946 r.; przedsiębiorstwa handlowe: (nie wyłączając kiosków, straganów i domokrążców) w dniach: 29, 31 maja 1946 r. i 1 czerwca 1946 r.; przedsiębiorstwa gospodnio-hotelarskie: (hotele, pensjonaty, domy noclegowe, restauracje, bary, kawiarnie, cukiernie itp.) w dniu 3. 6. 1946 r.; przedsiębiorstwa usługowe: (transportowe, ekspedycyjne, przeładunkowe, maklerskie, armatorskie itp.) w dniu 4. 6 .1946 r.

Rejestracja przedsiębiorstw, znajdujących się na terenie miasta wydzielonego Sopot — odbywać się będzie w Zarządzie Miejskim w Sopocie, sala nr 10 (Oddział Handlowy) w godzinach od godz. 9 do 14-ej według następującego porządku: przedsiębiorstwa przemysłowe: (przetwórcze, wytwórcze i budowlane) w dniach 5 i 6 czerwca 1946 r.; przedsiębiorstwa handlowe: (nie wyłączając kiosków, straganów i domokrążców) w dniach 7, 8 i 11 czerwca 1946 r.; przedsiębiorstwa gospodnio-hotelarskie (hotele, pensjonaty, domy noclegowe, restauracje, bary, kawiarnie, cukiernie itp.) w dniach 12 i 13 czerwca 1946 r.; przedsiębiorstwa usługowe: (transportowe, ekspedycyjne, przeładunkowe, maklerskie, armatorskie itp.) w dniach 14 i 15 czerwca 1946 r.

Potrzebne do tego celu druki nacji w Zarządzie Miejskim w Gdańsku leży nabyć przed terminem rejestrapokój nr 219, względnie w Zarządzie Miejskim w Sopocie, sala nr 10 — Wydział Handlowy.

Rejestracja jest obowiązkowa i winni niestawienia się w terminie do rejestracji będą karani zgodnie z postanowieniem art. 6 ust. 4 wyżej wymienionego rozporządzenia

CZY SPEŁNIŁEŚ JUŻ SWÓJ OBYWATELSKI OBOWIĄZEK SUBSKRYPCJI POŻYCZKI ODBUDOWY KRAJU?

KOMISJA BADANIA CEN W GDAŃSKU

Pismem z dnia 12. IV. 1946 r. L. dz. A. H. / O. Z. I. / IV-12-3 oraz pismem z dnia 21. V. 1946 r. L. dz. A. H. / H. / IV.-12-11, Urząd Wojewódzki Wydział Aprowizacji i Handlu zatwierdził marże zarobkowe i elementy kalkulacyjne cen wolnorynkowych, ustalone przez działającą przy tut. Izbie Komisję „Badania Przyczyn Ekonomicznych Zwyżki Cen", na następujące artykuły:

Cukier — marża zarobkowa dla hurtownika 8 proc., dla detalisty 12 proc. od ceny zakupu. Do ceny zakupu cukru plus marża zarobkowa kupiec ma prawo doliczyć: koszty przewozu, uzasadnione i udowodnione koszty konwoju, udowodnione koszty za- i rozładunku.

Mąka — marża zarobkowa dla hurtownika wynosi 16 proc., doliczane do kosztu własnego zakupu mąki. W skład tej marży zarobkowej wchodzą: a) magazynowanie i przeładunek mąki 1 proc., b) ubezpieczenie 1 proc., koszty ogólne, bankowe, administra- c) manco 1 proc., d) zysk (w tym cyjne i personalne) 10 proc., e) podatek obrotowy 1 proc.

Kasza — przy kaszy obowiązuje ta sama marża zarobkowa i zasady kalkulacyjne jak przy mące z tym, że rozkurz wynosić może tutaj tylko 3 proc.

Kawa ziarnista: — dla palarni kawy a zarazem hurtowni kawy marża zarobkowa wynosi 35 proc. (bez kosztów opakowania), dla detalisty 30 proc. od kosztów własnych zakupu kawy palonej. Zasady kalkulacyjne dla palarni kawy są następujące:

a) manco przy paleniu i odsiew zanieczyszczenia 21 proc.,
b) koszty robocizny i palenia (gaz, prąd elektryczny) 3,5 proc.,
c) podatek obrotowy 3 proc.,
d) podatek dochodowy od uposażeń pracown. 0,5 proc.,
e) zysk palarni 7 proc.,
— razem 35 proc.

Herbata: —

1) dla paczkarni herbaty względnie hurtownika 55 proc. od ceny zakupu miejscowego. Przy zakupach pozamiejscowych dodaje się jeszcze efektywne koszty transportu. W ustalonych 55 proc. mieszczą się koszty opakowania, robocizny etc. łącznie z zyskiem. Przez opakowanie rozumie się oryginalne opakowanie fabryczne.
2) przy sprzedaży herbaty przez paczkarnie względnie hurtownika luzem, marża zarobkowa wynosi 25 proc. — Dla detalisty marża zarobkowa została ustalona na 30 proc. brutto od ceny zakupu miejscowego.

Kakao — marża zarobkowa jak przy herbacie.

OBOWIĄZEK UJAWNIANIA CEN.

Naczelna Rada Zrzeszeń Kupieckich stwierdza, że przepisy o ujawnianiu cen nie są przez wszystkie przedsiębiorstwa handlowe przestrzegane. Naczelna Rada wzywa do ścisłego przestrzegania zasad kalkulacji i obowiązku ujawniania cen.

Kronika Gospodarcza

UMOWA HANDLOWA POLSKO - RADZIECKA

Dnia 13-go kwietnia br. została podpisana w Moskwie umowa handlowa między Polską a ZSRR. zawarta na okres do 31-go marca 194 7 r., przy czym rozmiary importu polskiego zostały określone na sumę 90 milionówdolarów.

Umowa posiada charakter kompensacyjno-rozrachunkowy, bowiem dostawy towarów i usług z ZSRR mają być pokryte w całości dostawami towarów i usług z Polski, przy czym uwzględniona będzie pozycja należności polskich z tytułu tranzytu kolejowego, stanowiące 13 proc. pokrycia dla naszego importu przewidzianego umową. Wartość dostaw węgla wynosi w umowie tylko 14 proc. ogólnej wartości dostaw, w przeciwieństwie do umowy poprzedniej, gdzie węgiel zajmował 60 proc. wartości eksportu. Po stronie importu przewidziane są takie artykuły, jak aluminium, nikiel, miedź, platyna, apatyty dla produkcji nawozów sztucznych, kaolina, azbest, grafit syberyjski, kauczuk naturalny, ziemia okrzemkowa dla przemysłu naftowego itp. Po stronie eksportu wyliczyć można poza węglem takie artykuły jak cement, szkło, konfekcja i tkaniny bawełniane. Równocześnie z zawarciem umowy podpisany został protokuł o likwidacji umowy z 7 lipca 1945 r.

Poświęcając faktowi zawarcia umowy dłuższy artykuł w „Głosie Ludu" (Nr 122) Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego dr. Jędrychowski tak o nim pisze: „Umowa polsko-radziecka z 13 kwietnia br. będzie potężną dźwignią całego naszego rozwoju gospodarczego i odbudowy kraju".

UKŁAD O WYMIANIE TOWAROWEJ POLSKO-SZWAJCARSKIEJ

Od dnia 1 kwietnia br. obowiązuje układ o wymianie towarowej między Polską a Szwajcarią, otwierający szerokie możliwości wymiany towarów dla obu krajów, z których Polska będzie dostarczała Szwajcarii węgiel, cynk, produkty pochodne węgla, a z biegiem czasu także niektóre produkty rolnicze, natomiast Szwajcaria dostarczy nam turbiny, narzędzia precyzyjne, sprzęt elektryczny, chemikalia. Do końca września 1947 r. Polska dostarczy partnerowi tej umowy handlowej 1.000.000 ton węgla. Rząd szwajcarski przyjął gwarancję na zakupy i zamówienia polskie w Szwajcarii do wysokości 40.000.000 franków szwajcarskich. Poza tym ustalono listę towarów, które każdy z partnerów ma wymienić, przyjmując dostawy każdej ze stron w okresie rocznym na 25.000.000 franków szwijcarskich.

STAN PRZEMYSŁU PRYWATNEGO

Według danych Izb Przemysłowo-Handlowych w dniu 3 1 grudnia ub. roku zarejestrowanych było w Polsce 6.849 prywatnych zakładów przemysłowych. Stan zatrudnienia w prywatnych zakładach przemysłowych wyrażał się w tym dniu cyfrą 69.163 pracowników, z czego 10.302 osoby zatrudnione były w przemyśle metalowym, a najmniej, bo tylko 68-1 osoba — w przemyśle papierniczym.

PAŃSTWOWY PRZEMYSŁ KONSERWOWY NA WYBRZEŻU

Rejon Północny Państwowego Zjednoczenia Konserwowego, obejmujący zasięgiem swego działania zakłady fabryczne w województwach: gdańskim, mazurskim i szczecińskim, zarządza 22 fabrykami w Gdyni, Gdańsku, Sopocie, Kwidzyniu, Derłowie, Słupsku, Koszalinie, Ustce i Szczecinie. Pod względem branżowym Zjednoczenie obejmuje dziedzinę przemysłu przetwórczo - rybnego, produkcji konserwowej mięsnej i owocowo-jarzynowej.

Fabryki przetworów rybnych Zjednoczenia Przemysłu Konserwowego rejonu północnego zużyły do przerobu w pierwszym kwartale br. 2.580 ton. W miesiącu lutym fabryki te wyprodukowały 47 ton ryby wędzonej, 717 ton ryby solonej i 26.140 puszek konserw rybnych. W dziale produkcji mięsnej osiągnięto 62.000 kg. wyprodukowanych przetworów w pierwszym kwartale. Produkcja zaś przetworów owocowo-warzywnych w pierwszym kwartale wynosiła 200.000 kg. Ogólna wartość produkcji w tym okresie osiągnęła cyfrę 112.165.743 zł. Obecnie, celem udostępnienia ryby świeżej i solonej konsumentowi w głębi kraju Zjednoczenie organizuje sieć przedstawicielstw powiatowych. W miesiącu kwietniu przetwórnie Państwowego Zjednoczenia Przemysłu Konserwowego Rejon Północny wyprodukowały 444 tony gotowych wyrobów o łącznej wartości 23.000.000 zł.

PAŃSTWOWE FABRYKI KONSERW „ZJEDNOCZENIE"

Państwowego Zjednoczenia Przemyslu Konserwowego

Rejon Północny — Gdynia — Port Rybacki, ul. Św. Piotra 4

Telefony:	Dyrektor —	261 17
	Sekretarjat	269 18
	Buchalteria	264 39
	Fabr. „Temporyb"	269 17
	Fabryka „Syrena"	263 42
	„	274 50
	Fabr. „Norbjak-Hawe"	264 45
	Fabr. „Chylonia"	222 19

Produkują:

RYBY wędzone i solone, ŚLEDZIE wędzone i solone, konserwy rybne, konserwy z drobiu, kiszone ogórki i kapustę

Teodor

Różkowski

ZAOPATRYWANIE OKRETOW

FABRYKA KONSERW i PRZETWORÓW MIESNYCH

POLECA

znane ze swej jakości wędliny i szynki delikatesowe

Swiętojańska 13a - tel. 262-05

Firma



„WĘGORZ"

wł. MARIAN MELCUSZNY

Biura:	**Oddziały skupu ryb:**
Władysławowo-port tel. nr 1	Gdynia-Port Rybacki
Sopot-Puławskiego 6 t. 517-93	Kuznica
	Jastarnia
Gdynia-Port Rybacki t. 219-56	Karwia

Wędzarnia ryb na Helu

ODDZIAL DETALICZNEJ SPRZEDAZY RYB w Katowicach, Hala Targowa

Poleca:

HURTOWO **RYBY MORSKIE** WSZYSTKICH GATUNKÓW ŚWIEŻE, SOLONE i WĘDZONE PO NAJNIŻSZYCH CENACH DZIENNYCH

Firma założona w 1929 roku, została odznaczona w roku 1934 Krzyżem Zasługi za eksport łososi do Szwecji, Dannii, Szwajcarii, Holandii i Angli. Wartość rocznego eksportu sięgała 250.000 złotych przedwojennych

Wewnatrz kraju firma dostarczala i dostarcza obecnie ryby morskie do wszystkich miast i wiekszych osrodkow ludnosciowych

---

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego

„UNION" S. A.

Pod zarządem państwowyw

GDYNIA-PORT

skupują rzepak i siemie lniane po cenach rynkowych i przyjmują do przeróbki

Adres wagonowy: Gdynia Port Centralny

Nabrzeże Indyjskie, strona południowa, tor 3

Depesze: Olejarnia Gdynia - Telefony: 210-40, 210-41

Od Wydawnictwa

„Morski Przegląd Gospodarczy", którego pierwszy numer oddajemy do rąk Czytelników ukazuje się w nawiązaniu do przeszło ośmioletniej tradycji przedwojennej Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Na wydatnie poszerzonym szlaku morskim Polski ma on dzisiaj przed sobą nowe zadania i szerszy zakres pracy.

Dlatego też ma on stanowić organ nie tylko dla Izby Przemysłowo-Handlowej, z której inicjatywy się ukazuje, ale i dla innych instytucyj, oraz wszystkich zrzeszeń gospodarczych na Wybrzeżu i Wielkim Pomorzu.

Wydawca: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni · Redaguje Kolegium · Adres Redakcji: Gdynia, ul. Świętojańska 17, tel. 260-80 · P. K. O. XI-111 · Ogłoszenia dla „Morskiego Przeglądu Gospodarczego" przyjmuje „MAT" — Biuro Ogłoszeń Morskiej Agencji Telegraficznej, Gdynia, Świętojańska 99, tel. 27-343. Dr. W.Z.P.W.M.W. 5. 46. Nr 232. W-02209